

Между миром и войной

Через неделю – 22 июня – исполнится 80 лет с начала Великой Отечественной войны. Нет другого события, равного по масштабам испытаний и потерь, по влиянию на мировую историю не только в XX веке, но и сегодня, потому что тема войны, к сожалению, актуальна до сих пор. Чтобы по-настоящему оценить подвиг, совершенный народом, надо осознать, какая сила обрушилась на СССР

летом 1941 года. Вспомним? Всего для нападения на Советскую Германию и ее союзники сосредоточили у наших границ около 180 дивизий, это более 5,5 млн человек, свыше 40 тысяч орудий, более четырех тысяч танков, почти пять тысяч самолетов. Они были объединены в составе трех групп армий: «Север» для удара в направлении Ленинграда, «Центр» – на Москву и «Юг» – на Киев.

Готовя нападение на Советский Союз, в числе первоочередных задач фашисты ставили уничтожение советских аэродромов, пока они не успели взлететь. Но сделать это врагу не удалось. Именно летчики первыми выступили на отражение атаки захватчиков на рассвете 22 июня 1941 года и на протяжении всей войны наводили страх на немецкие войска, нанося им с воздуха ощутимые потери. И нередко при этом погибали сами.



Викентий Антонович Кручинский погиб в самом начале войны.

Мало кому из советских летчиков удалось пройти всю войну и остаться в живых. В первые дни войны погибли наши земляки уроженец деревни Касье Александр Лаврецкий, 1923 года рождения, окончивший Краснодарскую школу стрелков-бомбардиров, и уроженец хутора Горное Викентий Антонович Кручинский, 1920 года рождения, штурман экипажа 8-й смешанной авиадивизии, служивший в городе Каунас в Литве. Они погибли в самом начале войны, когда наша страна была еще не готова дать решительный отпор врагу, но их гибель не была напрасной. Это был первый шаг к Победе.

БОЕВОЙ ПУТЬ ЛЕТЧИКА БУЛАВСКОГО

Неоценимый вклад в Победу внес наш земляк Михаил Иванович Булавский, 1909 года рождения. Профессиональный летчик, младший лейтенант Булавский уже с первых дней войны был на фронте в качестве



Летать Михаилу Ивановичу Булавскому доводилось на легких бипланах У-2, переименованных позже в По-2, открытых не только всем ветрам, но и снарядам противника.

пилота звена связи 61-й авиационной дивизии при 61-й армии. 7 ноября 1941 года Михаил Иванович Булавский получил свою первую боевую награду: орден Красной Звезды. «На Брянском фронте имеет более 300 вылетов без единого происшествия, – говорится в наградном листе. – Его самолет находится постоянно в готовности. Своевременно и аккуратно доставляет в части боевые приказы и распоряжения. Отлично летает в сложных метеоусловиях...»

В 1942 году Михаил Булавский, теперь уже старший лейтенант, воюет на Западном фронте в качестве пилота 875-го отдельного смешанного авиаполка, сформированного на базе ВВС 61-й армии. Как свидетельствуют документы, за период с 23 июня 1941 года по 22 августа 1942 года он совершил 712 вылетов на связь, 65 вылетов по спецзаданию, 47 полетов на бомбометание по войскам противника. Кроме того, он выполнял специальные задания Военного Совета армии. «Совершил два полета с посадкой в тылу врага, вывез туда четыре человека, запас продовольствия и боеприпасов. После посадки на непригодной площадке тов. Булавский, оставшись в тылу врага, подобрал хорошую площадку и обеспечил посадку трех самолетов», – говорится в наградном листе старшего лейтенанта Булавского от 5 ноября 1942 года. За совершенные подвиги летчик удостоился высокой награды Родины – ордена Красного Знамени.

Осенью 1943 года 61-я армия вела бои в составе Белорусского фронта. Командование высоко ценило профессиональные качества летчика Булавского. Ему доверяли самые сложные, ответственные задания. За год

с ноября 1942 года по ноябрь 1943 года командир звена 440-й отдельной авиационной армейской эскадрильи связи Булавский совершил 12 полетов ночью на бомбардировку войск противника, 43 полета по спецзаданию в дневное и ночное время, 290 полетов по связи с частями армии, 78 полетов к партизанам в тыл противника, 27 из них – с посадкой. Им высажено в тылу противника 23 человека, обратно вывезено 15 человек раненых партизан и пленников немцев. Доставлено разного груза 774 килограмма, выброшено два парашютиста в тыл.

За пожелтевшими, скупыми строчками документов мы не чувствуем того накала, того бешеного темпа, в котором жила советская военная авиация все годы войны. Успеть вовремя доставить приказ, от которого зависит успех сражения, произвести ночную бомбардировку передовых рубежей противника и не погибнуть от его зениток или в ночном бою с немецкими истребителями, оказать помощь партизанам, незаметно забросить в тыл врага советского резидента. И так изо дня в день, полет за полетом. До изнеможения. Короткий отдых, и снова за штурвал самолета.

За хорошую организацию боевой работы и умелое руководство звеном Булавский был выдвинут на должность заместителя командира авиаэскадрильи. А в третью военную годовщину Октября за безупречную службу Родине, за проявленные отвагу и мастерство Михаил Иванович удостоился третьего ордена – ордена Отечественной войны 1-й степени.

Но более всего Михаил Иванович гордился своим четвертым орденом – орденом Отечественной войны 2 степени. С ним была связана особая история. В ночь с 1 на 2 июля 1944 года звено Булавского вылетело на задание по доставке заместителя командира авиаэскадрильи капитана Анисимова из вражеского тыла. Самолет, который должен был взять на борт капитана, при пересечении линии фронта был подбит зенитной артиллерией противника. Тут же в воздух поднялись немецкие истребители. На раздумья оставались считанные секунды, и старший лейтенант Булавский принял решение, несмотря на преследование противником, произвести посадку на партизанский аэродром. Спустя несколько часов задание было выполнено: Булавский доставил капитана Анисимова в распоряжение своей части.

Командование высоко оценило героический поступок своего летчика. 20 июля он был представлен к ордену Отечественной войны 2-й степени.

В те июльские дни 1944 года 61-я армия, с которой Михаилу Булавскому довелось пройти почти всю войну, принимала участие в Белорусской наступательной операции. Во взаимодействии с партизанскими отрядами и Днепровской военной флотилией, действовавшей на реке Припять, Булавский участвовал в освобождении белорусских городов – Лунина, Пинска, Кобрина, Бреста. Трудно передать ту радость, которая наполнила его сердце, когда он получил известие об освобождении Минска и родного села

Жодино, узнал, что его жена Надежда и сын Виталий живы. Как ему хотелось домой, к семье! Но время было суровое, а отпуск – короткий.

Дальше были Рижская операция, Курляндия, Польша. Завершил свой боевой путь в Берлине в мае 1945 года.

После разгрома фашистской Германии Михаил Иванович Булавский вернулся на родину. Прожил долгую, счастливую жизнь. За мужество, героизм и отвагу, проявленные в боях с не-

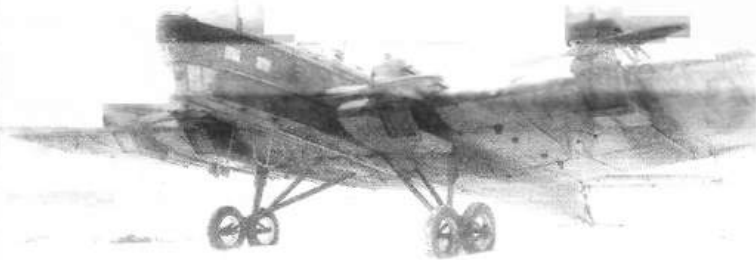
мецко-фашистскими захватчиками, он был награжден четырьмя боевыми орденами, медалями «Партизану Отечественной войны» 1 степени, «За боевые заслуги», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и множеством юбилейных медалей.

Галина Анискевич, руководитель ПИО «Катюша» Жодинской женской гимназии

САМОЛЕТЫ ПОБЕДЫ



По-2 с большим успехом выполнял много важных задач – военных, сельскохозяйственных, медицинских, транспортных, промышленных, почтовых, противопожарных, геологических, археологических, спортивных и даже охотничьих. Для решения всех этих задач самолету в первую очередь были нужны малые величины разбега и пробега. По-2, обладая этими свойствами, отлично справлялся со всеми заданиями.



Туполев ТБ-3 – советский тяжелый бомбардировщик, стоявший на вооружении ВВС СССР в 1930-е годы и во время Великой Отечественной войны. Несмотря на устарелость самолета, и то, что он был официально снят со службы в бомбардировочных частях в 1939 году, ТБ-3 использовался как тяжелый бомбардировщик и транспортный самолет большую часть Второй мировой войны.



Пе-2 – это советский пикирующий бомбардировщик периода Второй мировой войны. Эта боевая машина стала самым массовым пикирующим бомбардировщиком, разработанным в СССР. Пе-2 был принят на вооружение в 1940 году, его серийное производство продолжалось до 1945 года, за этот период было выпущено более 11 тыс. машин. На фронте Пе-2 использовался в качестве бомбардировщика, истребителя, разведчика.



Ил-2 – одномоторный самолет смешанной конструкции. Главная особенность – включение брони в силовую схему планера. Самый массовый боевой самолет в истории авиации, было выпущено более 36 тысяч штук. Ил-2 принимал участие в боях на всех театрах военных действий Великой Отечественной войны, а также в Советско-японской войне.